

**Maantien 178 Loviisa–Valko
parantaminen rakentamalla
kevyen liikenteen väylä,
Toimenpideselvitys**

**Förbättring av landsväg 178
Lovisa–Valkom genom att
bygga en lättrafikled,
Åtgärdsutredning**

Kannen kuva / Pärmens bild: Tommi Eskelinen

ISBN 978-951-803-980-1
TIEH 1000162-07

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)
ISBN 978-951-803-981-8
TIEH 1000162-v-07

Edita Prima Oy
Helsinki / Helsingfors 2007

Pohjakartat: © Genimap Oy, Lupa L4356, © Maanmittauslaitos, Lupanro 20/MYY/07
Baskartor: © Genimap Oy, Tillstånd L4356, © Lantmäteriverket, Tillstånd 20/MYY/07

TIEHALLINTO
Uudenmaan tiepiiri
Opastinsilta 12 A
PL 70
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 22 11

VÄGFÖRVALTINGEN
Nylands vägdistrikt
Semaforbron 12 A
PB 70
00521 HELSINGFORS
Telefonväxel 0204 22 11

Avainsanat: Maantiet, kevyt liikenne, kevyen liikenteen väylät, jalankulkijat, pyöräilijät, liikenneturvallisuus
Aiheluokka: 31; 113; 82

TIIVISTELMÄ

Toimenpideselvitys koskee noin 4,9 kilometrin osuutta maantiestä 178, Loviisan kaupungin alueella. Väylän rakentamisella pyritään parantamaan kevyen liikenteen turvallisuutta sekä koulu- ja laisten kulkuyhteyksiä. Nykyisin osa kevyen liikenteen matkoista jää tekemättä tien turvattomuuden vuoksi.

Ratkaisuehdotus

Maantien 178 itäpuolelle rakennetaan kevyen liikenteen väylä Petaksentien liittymästä Valkoon. Uusi kevyen liikenteen väylä yhdistyy nykyiseen väyliin kummassakin päässä. Toimenpiteisiin kuuluu suojatiejärjestelyjä, alikulun rakentaminen sekä valaistuksen parantaminen.

Toteuttaminen ja rakennuskustannukset

Hanke on perusteltua toteuttaa yhtenä kokonaisuutena, mutta rahoituksen sitä vaatiessa vaiheittain. Ensimmäisenä suositellaan **vaiheen 1A** toteuttamista (*Kuva 15. Vaiheittain toteuttamisen periaatteet*), toiseksi **vaiheen 1B** toteuttamista, ja viimeiseksi **vaiheen 2** toteuttamista. Hankkeen kokonaisrakentamiskustannuksiksi on arvioitu 3,26 M€. Kustannusjaosta Tiehallinnon ja Loviisan kaupungin kesken sovitaan hankkeen jatkosuunnittelussa.

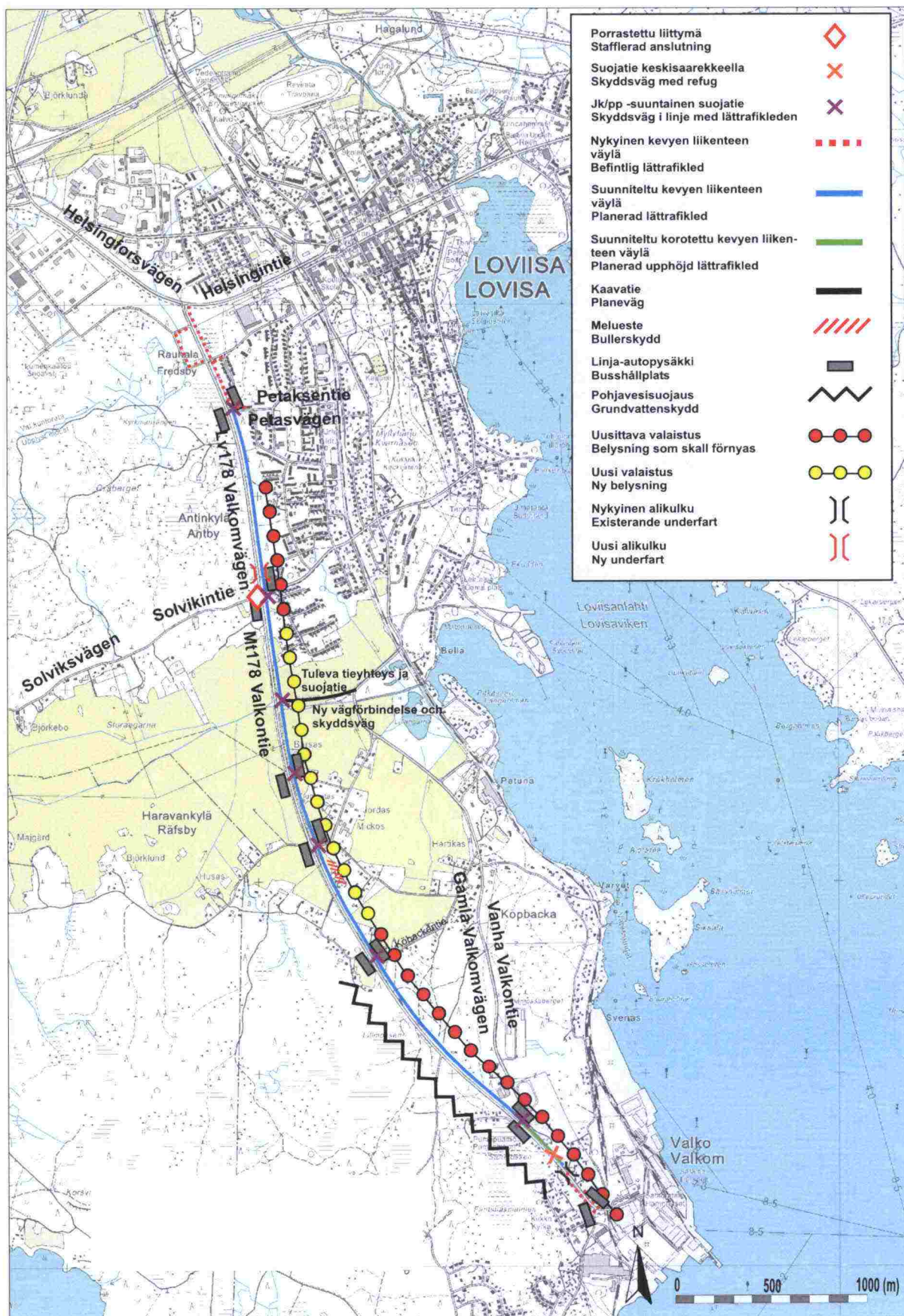
Keskeisimmät vaikutukset

- Parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisolosuhteita ja turvallisuutta alueella. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen parantaa myös autoliikenteen sujuvuutta, koska autojen ei tarvitse enää väistää tien reunassa kulkevia pyöräilijöitä tai jalankulkijoita.
- Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin 10 % ja liikennekuolemat noin 15 %.
- Hankkeen vaikutukset ympäristöön ja maankäyttöön ovat vähäiset. Väylän rakentaminen tukee suunniteltua maankäyttöä.

Jatkotoimenpiteet

Uudenmaan tiepiiri pyytää toimenpideselvityksestä lausunnot keskeisiltä sidosryhmiltä. Lausuntokierroksen aikana suunnitelma voidaan asettaa Loviisan kaupungissa yleisesti nähtäville, jolloin alueen asukkaat ja maanomistajat voivat esittää suunnitelmasta kirjallisia huomautuksia.

Lausuntojen ja toimenpideselvityksen perusteella Uudenmaan tiepiiri tekee hankkeesta hanke- ja toimenpidepäätöksen, jossa päätetään hankkeen jatkosuunnittelusta. Maantien 178 Loviisa–Valko parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, Toimenpideselvitys -hanke ei sisälly Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2008–2011. Kun toteuttamisajankohta selviää, laaditaan hankkeesta tiesuunnitelma ja asiakirjat rakentamista varten.



Kuva 1. Ratkaisuehdotuksen periaatteet.

Bild 1. Principerna för trafiklösningen.

Ämnesord: Landsvägar, gång- och cykeltrafik, lätttrafikleder, fotgängare, cyklister, trafiksäkerhet

SAMMANDRAG

Åtgärdsutredningen berör ett ca 4,9 kilometers avsnitt av landsväg 178 inom Lovisa stads område. Avsikten med leden är att förbättra gång- och cykeltrafiksäkerheten och skolelevernas färdförbindelser. I dag vill en stor del av fotgängarna och cyklisterna inte använda vägen för att den är otrygg.

Lösningsförslag

En lätttrafikled byggs på den östra sidan av landsväg 178 mellan Petasvägens anslutning och Valkom. Den nya lätttrafikleden ansluter i vardera ändan till befintliga leder. I åtgärderna ingår att reglera övergångsställena (skyddsvägarna), bygga en underfart och förbättra vägbelysningen.

Utbyggnad och byggkostnader

Det är motiverat att bygga projektet som en helhet, men om finansieringen så kräver kan det byggas i etapper. Projektgruppen rekommenderar att **etapp 1A** (Bild 15. Principerna för etapputbyggnad) byggs först, sedan **etapp 1B** och sist **etapp 2**. Projektets totala kostnader har beräknats till 3,26 M€. En överenskommelse om kostnadsfördelningen mellan Vägförvaltningen och Lovisa stad görs i projektets fortsatta planering.

De centralaste konsekvenserna

- Trafikförhållandena och trafiksäkerheten i området förbättras för fotgängarna och cyklisterna. Lätttrafikleden förbättrar också trafikframkomligheten när cyklisterna och fotgängarna börjar använda den nya leden och bilisterna inte längre behöver väja.
- Personskadeolyckorna minskar med ca 10 % och dödsoffren i trafiken med ca 15 %.
- Projektet har små konsekvenser för miljön och markanvändningen. Lätttrafikleden stöder den planerade markanvändningen.

Fortsatta åtgärder

Nylands vägdistrikt begär de centrala intressegruppernas utlåtande om åtgärdsutredningen. Under remissen kan planen framläggas offentligt i Lovisa stad, varvid områdets invånare och markägare kan göra skriftliga anmärkningar mot planen.

På basis av utlåtandena och åtgärdsutredningen fattar Nylands vägdistrikt ett projekt- och åtgärdsbeslut, där man också beslutar om projektets fortsatta planering. Åtgärdsutredningsprojektet ingår inte i Nylands vägdistrikts verksamhets- och ekonomiplan för åren 2008–2011. När tidpunkten för utbyggnad har blivit klar utarbetas en vägplan och byggnadshandlingar för projektet.

ALKUSANAT

Uudenmaan tiepiiri aloitti toimenpideselvityksen laatimisen kevyen liikenteen väylän rakentamistarpeen määrittämiseksi maantielle 178, Loviisan kaupunkiin keväällä 2007. Rakentamistarpeen lisäksi työssä selvitettiin hankkeen tekniset ja taloudelliset edellytykset sekä vaikutukset jatkosuunnittelua varten.

Toimenpideselvityksen laatimista valvoi Minna Pasanen Uudenmaan tiepiiristä. Suunnittelua on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

- | | |
|-------------------|--------------------|
| • Minna Pasanen | Uudenmaan tiepiiri |
| • Hannu Backman | Loviisan kaupunki |
| • Rauno Tuominen | Sito |
| • Tommi Eskelinen | Sito. |

Työhön on osallistunut Loviisan kaupungista myös Maaria Mäntysaari. Selvitys on tehty Sito Oy:ssä, jossa työstä on vastannut ins. (AMK) Tommi Eskelinen. Lisäksi työhön osallistuivat dipl.ins. Jussi Nykänen, dipl.ins. Elina Sala, FM Taina Klinga, ins. (AMK) Erika Mäisti, tekn. yo. Sara Lukkarinen, tekn. yo. Johanna Nyberg, tekn. avustaja Elisa Laitinen ja tekn. yo. Minna Hakola. Toimenpideselvityksen käännökset on tehnyt Stig Wilkman Oy Astilbe Text Ab:stä.

Vuorovaikutus ja tiedottaminen

Suunnitelman etenemisestä on tiedotettu joukkoviestimille esittelytilaisuuden yhteydessä.

Hankkeen lähtökohtia ja alustavia ratkaisuehdotuksia esiteltiin alueen asukkaille ja maanomistajille 19.9.2007 Länsiharjun koululla. Yleisön taholta pidettiin kevyen liikenteen väylän rakentamista erittäin tarpeellisenä. Saadut palautteet on käsitelty hankeryhmässä. Osa palautteista koski hankkeen yksityiskohtia, joita käsitellään myöhemmin tarkemmissa suunnitteluvaiheissa. Tarkasteltavat kohteet on kirjattu otettavaksi huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa.

Helsingissä marraskuussa 2007

Tiehallinto
Uudenmaan tiepiiri

FÖRORD

Nylands vägdistrikt inledde våren 2007 åtgärdsutredningen för att definiera behovet av att bygga en lättrafikled vid landsväg 178 i Lovisa stad. Förutom behovet av att bygga leden utreddes projektets tekniska och ekonomiska förutsättningar samt konsekvenser med tanke på den fortsatta planeringen.

Minna Pasanen på Nylands vägdistrikt övervakade åtgärdsutredningsarbetet. En projektgrupp bestående av följande medlemmar har styrt planeringen:

- | | |
|-------------------|---------------------|
| • Minna Pasanen | Nylands vägdistrikt |
| • Hannu Backman | Lovisa stad |
| • Rauno Tuominen | Sito |
| • Tommi Eskelinen | Sito. |

Maaria Mäntysaari från Lovisa stad har också deltagit i arbetet. Sito Oy har gjort utredningen och ingenjör (AMK) Tommi Eskelinen har ansvarat för arbetet. Dipl.ing. Jussi Nykänen, dipl.ing. Elina Sala, FM Taina Klinga, ingenjör (AMK) Erika Mäisti, tekn.stud. Sara Lukkarinen, tekn.stud. Johanna Nyberg, tekn. assistent Elisa Laitinen och tekn. stud. Minna Hakola har dessutom deltagit i arbetet. Stig Wilkman från Oy Astilbe Text Ab har översatt åtgärdsutredningen till svenska.

Växelverkan och information

Massmedierna har informerats om planeringsförloppet i samband med informationsmötena för allmänheten.

Utgångspunkter för projektet och preliminära lösningsförslag presenterades för områdets invånare och markägare 19.9.2007 på Länsiharjun skola. Allmänheten ansåg att det är synnerligen nödvändigt att bygga lättrafikleden. Projektgruppen har behandlat responsen. En del av responsen berörde projektets detaljer som behandlas senare i noggrannare planeringsskeden. De ställen som skall granskas har antecknats för att beaktas i den fortsatta planeringen.

Helsingfors, november 2007

Vägförvaltningen
Nylands vägdistrikt

Sisältö

1	LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	11
1.1	Selvitysalue ja nykyinen tieverkko	11
1.2	Aikaisemmat suunnitelmat	12
1.3	Nykyinen tie- ja kevyen liikenteen verkko	13
1.4	Nykyinen liikenne ja liikenne-ennusteet	15
1.5	Liikenneturvallisuus	18
1.6	Maankäyttö ja kaavoitus	20
1.7	Ympäristö ja maisema	21
1.8	Tavoitteet	23
2	KEHITTÄMISTARPEET	24
3	TOIMENPIDE-EHDOTUS	25
3.1	Ratkaisujen periaatteet	25
3.2	Rakentamiskustannukset ja toteuttaminen	27
4	VAIKUTUKSET	30
4.1	Liikenteelliset vaikutukset	30
4.2	Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	30
4.3	Vaikutukset maankäyttöön ja ympäristöön	31
4.4	Yhteenveto tavoitteiden toteutumisesta	32
5	JATKOTOIMENPITEET	33
	LIITTEET	35
	Liite 1. Ratkaisuehdotuksen periaatteet	

Innehåll

1	UTGÅNGSPUNKTER OCH MÅL	11
1.1	Utredningsområdet och det nuvarande vägnätet	11
1.2	Existerande planer	12
1.3	Det nuvarande gång- och cykeltrafiknätet	13
1.4	Nuvarande trafik samt trafikprognoser	15
1.5	Trafiksäkerhet	18
1.6	Markanvändning och planläggning	20
1.7	Miljön och landskapet	21
1.8	Mål	23
2	UTVECKLINGSBEHOV	24
3	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	25
3.1	Planeringslösningar	25
3.2	Byggekostnaderna och utbyggnad	27
4	KONSEKVENSER	30
4.1	Konsekvenser för trafiken	30
4.2	Konsekvenser för trafiksäkerheten	30
4.3	Konsekvenser för markanvändningen och miljön	31
4.4	Sammandrag över hur målen uppfylls	32
5	FORTSATT ÅTGÄRDER	33
	BILAGOR	35
	Bilaga 1. Principerna för trafiklösningen	

1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

1.1 Selvitysalue ja nykyinen tieverkko

Selvitysalue

Selvitysalue kattaa noin viiden kilometrin osuuden maantiestä 178 Valkontie Loviisan kaupungin alueella ja kuuluu Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiriin. Pohjoisessa selvitysalue rajautuu Petaksentiehen ja etelässä Valkoon.

Tarkasteluihin sisältyivät kevyen liikenteen väylään liittyvät tie- ja liittymäjärjestelyt. Maantien parantamisratkaisuja ei käsitelty tämän selvityksen yhteydessä.

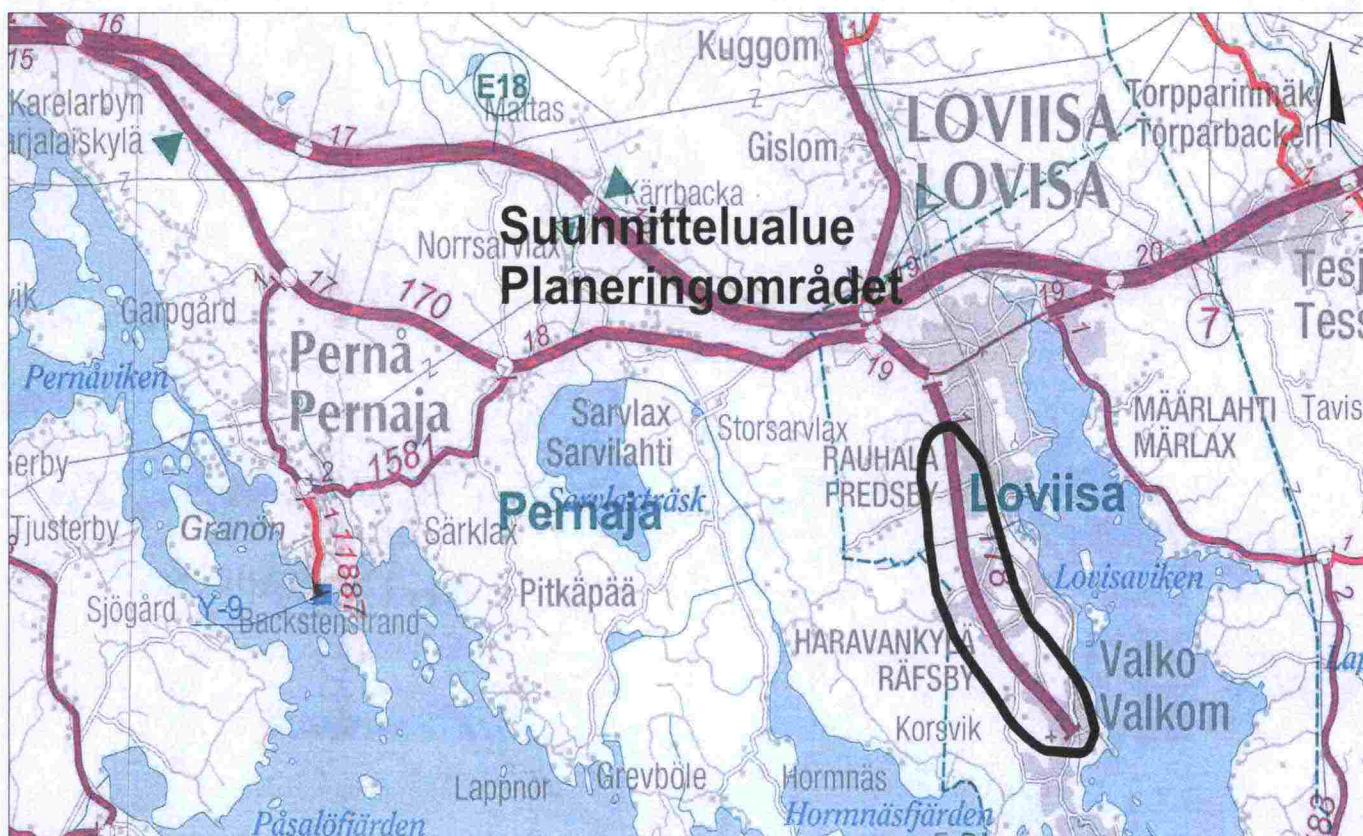
1 UTGÅNGSPUNKTER OCH MÅL

1.1 Utredningsområdet och det nuvarande vägnätet

Utredningsområdet

Utredningsområdet omfattar ett ca fem kilometers avsnitt av landsväg 178, Valkomvägen, i Lovisa stad. Vägen hör till Nylands vägdistrikt, Vägförvaltningen. I norr gränsar utredningsområdet till Petasvägen och i söder till Valkom.

Väg- och anslutningsregleringarna som berör lättrafikleden ingår i granskningarna. Lösningar för att förbättra landsvägen har inte behandlats i denna utredning.



Kuva 2. Selvitysalueen sijainti ja alueen tieverkko.

Bild 2. Planeringsområdet och områdets vägnät.

1.2 Aikaisemmat suunnitelmat

Loviisan–Ruotsinpyhtään liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuodelta 2005 on selvitysalueen toimenpide-ehdotuksiksi esitetty Valkontien ja Valkolammentien liittymäjärjestelyt ja Valkontien 50 km/h nopeusrajoituksen alkamiskohdan tarkistaminen.

Haravankylän liikennesuunnitelmassa vuodelta 1993 on selvitysaluetta koskeviksi toimenpide-ehdotuksiksi esitetty kevyen liikenteen väylän rakentaminen Valkontien varteen, Haravankylän tonttiliittymien poistaminen Valkontieltä sekä uuden katuhteyden rakentaminen välille Valkontie–Vanha Valkontie Marbäckenin varrella.

Uudenmaan tiepiirin kevyen liikenteen väylien tarveselvityksessä vuodelta 2006 on maantien 178 kevyen liikenteen väylän I-vaihe esitetyissä hankkeissa. Maantien 178 Loviisa–Valko parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, Toimenpideselvitys -hanke ei sisälly Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2008–2011.

1.2 Existerande planer

I trafiksäkerhetsplanen för Lovisa–Strömfors år 2005 har regleringen av Valkomvägens och Valkomträskvägens anslutning samt en granskning av stället hastighetsbegränsningen på 50 km/h börjar på Valkomvägen föreslagits som åtgärder.

I trafikplanen för Räfsby år 1993 föreslås att en lätttrafikled byggs vid Valkomvägen, att tomtanslutningarna till Valkomvägen avlägsnas i Räfsby och en att ny gatuförbindelse byggs vid Marbäcken på avsnittet Valkomvägen–Gamla Valkomvägen.

I Nylands vägdistrikts behovsutredning för lätttrafikleder år 2006 finns etapp I av lätttrafikleden vid landsväg 178 med bland de föreslagna projekten. Åtgärdsutredningsprojektet förbättring av landsväg 178 Lovisa–Valkom genom att bygga en lätttrafikled ingår inte i Nylands vägdistrikts verksamhets- och ekonomiplan för åren 2008–2011.



Kuva 3. Yleisötilaisuudessa tutustuttiin suunnitelmiin ja käytiin keskustelua selvityksestä.

Bild 3. Under informationsmötet för allmänheten bekantade deltagarna sig med planen och diskuterade utredningen.

1.3 Nykyinen tie- ja kevyen liikenteen verkko

Maantie 178 (Loviisa–Valko) on seututie, joka toimii Loviisan sataman ja Valkon yhteytenä Loviisan keskustaan ja siitä edelleen E18-tielle.

Ajoradan leveys maantiellä 178 on 7,5 metriä. Pientareen leveys on tien molemmin puolin 1,50 metriä lukuun ottamatta suunnittelualueen eteläosan viimeistä 40 metrin pituista osuutta, jossa pientareen leveys on tien molemmin puolin 0,5 metriä. Tien nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h. Nopeusrajoitus on 50 km/h selvitysalueen pohjoispäästä Petaksentien liittymään, sekä Vanhan Valkontien liittymän pohjoispuolelta selvitysalueen eteläpäähän. Tie on valaistu selvitysalueen pohjoispäästä Antinkyläntien liittymään saakka, Virpekintien liittymän kohdalla, sekä Köpbackantien liittymän kohdalta selvitysalueen eteläpäähän saakka.

Tarkasteltavalla osuudella on yksityistieliittymiä, joiden kautta alueen maankäyttö liittyy maantiehen 178. Liittymissä ei ole väistötiloja eikä kanavoin-
teja.

Maantien länsi- ja itäpuolella on lyhyet kevyen liikenteen väylät Valkolammentien liittymästä itäpuolella viereiselle bussipysäkille saakka ja länsipuolella Eestintien alikulkuun saakka.

1.3 Det nuvarande gång- och cykeltrafiknätet

Landsväg 178 (Lovisa–Valko) är en regional väg som fungerar som vägförbindelse från Lovisa hamn och Valko till Lovisa centrum och vidare till väg E18.

Körbanan på landsväg 178 är 7,5 meter bred. Vägrenarna är på vägens bägge sidor 1,50 meter breda förutom på det sista 40 meter långa avsnittet i planeringsområdets södra del, där vägrenarna endast är 0,5 m breda. Hastighetsbegränsningen på vägen är huvudsakligen 80 km/h. Från utredningsområdets norra del till Petasvägens anslutning samt från den norra sidan av Gamla Valkomvägens anslutning till utredningsområdets södra del är hastighetsbegränsningen 50 km/h. Vägen är belyst i utredningsområdets norra del fram till Antbyvägens anslutning, vid Virbäcksvägens anslutning, samt från Köpbackavägens anslutning fram till utredningsområdets södra ända.

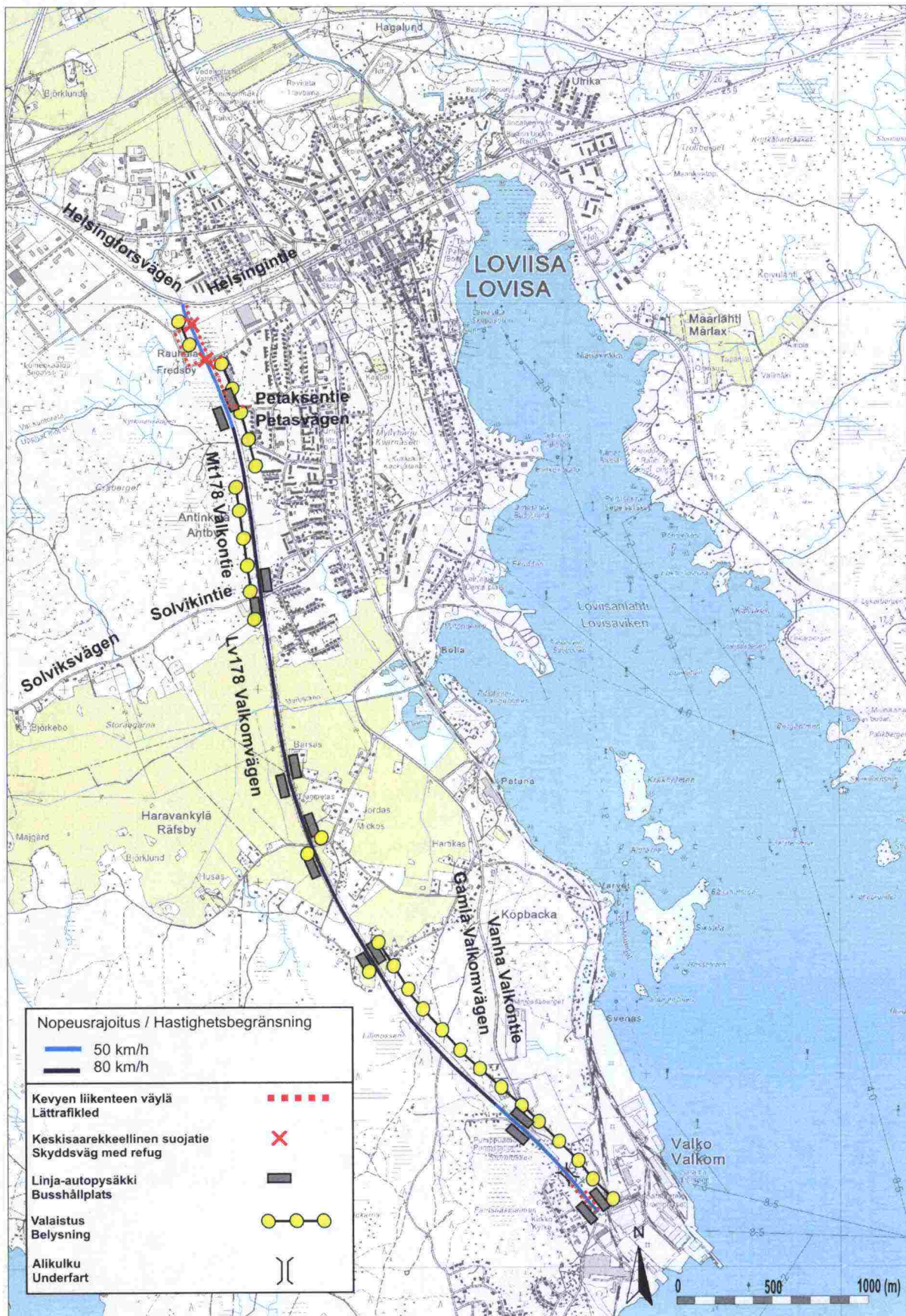
På det granskade vägavsnittet finns enskilda väganslutningar och områdets markanvändning ansluter via dem till landsväg 178. Anslutningarna har varken väjningsutrymmen eller kanalisering.

På landsvägens västra och östra sida finns korta lätttrafikleder från Valkomträskvägens anslutning fram till den närbelägna busshållplatsen på vägens östra sida och på den västra sidan fram till Estlandsvägens underfart.



Kuva 4. Valkossa on valmiit kevyen liikenteen järjestelyt.

Bild 4. I Valko finns det redan gång- och cykelvägsregleringar.



Kuva 5. Nykyisen tien nopeusrajoitukset, valaistus, kevyen liikenteen väylät ja linja-autopysäkit.

Bild 5. Hastighetsbegränsningarna, vägbelysningen, lätttrafiklederna och busshållplatserna på den nuvarande vägen.

1.4 Nykyinen liikenne ja liikenne-ennusteet

Ajoneuvoliikenne

Tiehallinnon tierekisterin mukaan maantien 178 keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuonna 2006 oli välillä Loviisa–Valko 2 750 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus 230 ajoneuvoa vuorokaudessa eli 8,3 %. Nykyiset liikennemäärät on esitetty *kuvassa 6*.

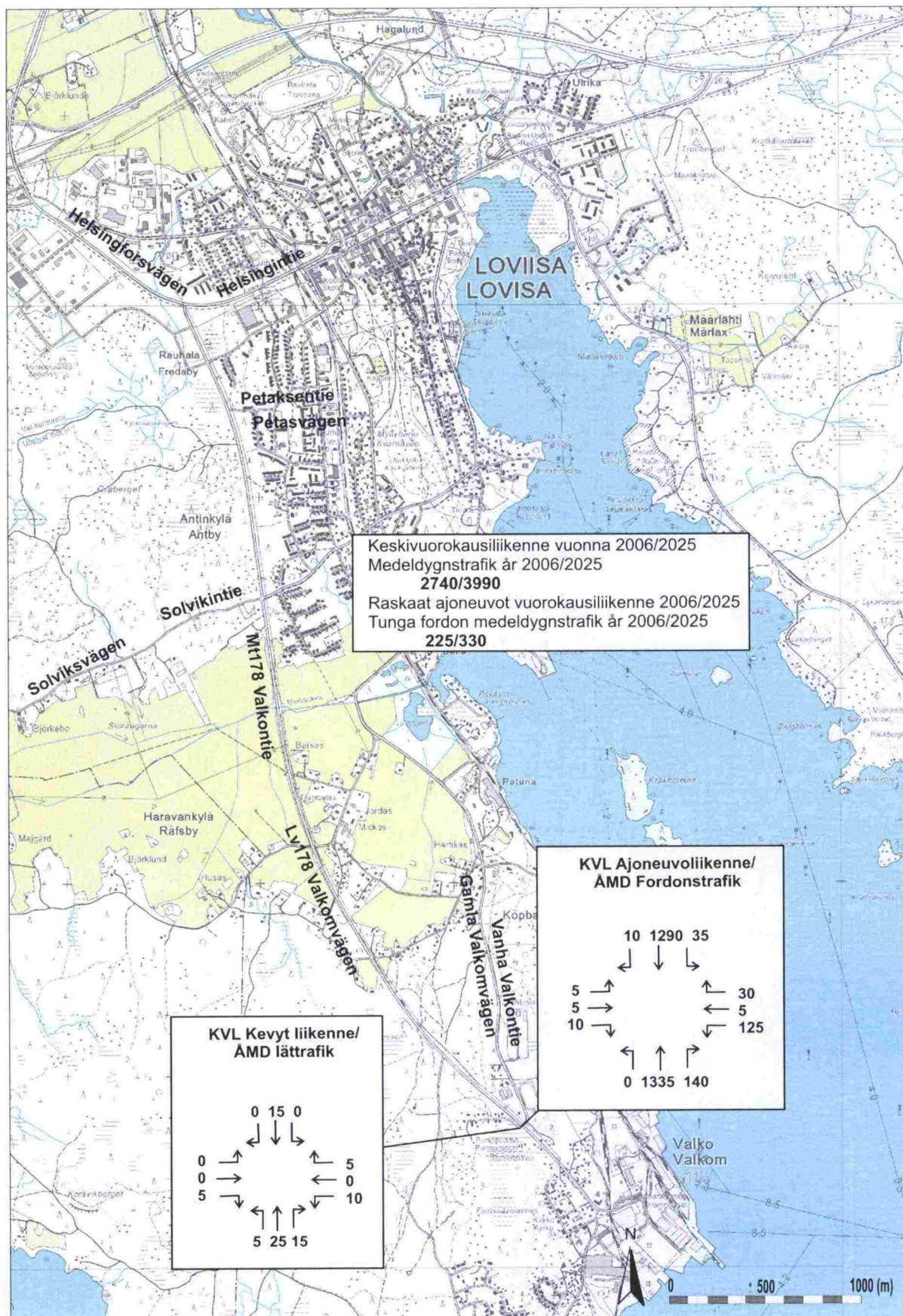
Liikennemäärän ennustetaan kasvavan vuodesta 2006 vuoteen 2025 suunnittelualueella 1,5-kertaiseksi nykytilanteeseen verrattuna. Ennusteen mukaan keskimääräinen vuorokausiliikenne suunnittelualueella vuonna 2025 on noin 4 000 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 350 ajoneuvoa. Tiellä kulkee säännöllisiä linja-autovuoroja. Nykyiset pysäkit on esitetty *kuvassa 5*.

1.4 Nuvarande trafik samt trafikprognoser

Fordonstrafik

Enligt Vägförvaltningens vägregister var medeldygnstrafiken (ÅMD) år 2006 på landsväg 178, avsnittet Lovisa–Valko, 2 750 fordon per dygn. Av det var 230 fordon per dygn, d.v.s. 8,3 %, tung trafik. De nuvarande trafikmängderna framgår av *bild 6*.

Enligt prognos kommer trafiken på planeringsområdet att från år 2006 till år 2025 bli 1,5 gånger större jämfört med nuläget. Enligt prognos kommer medeldygnstrafiken på planeringsområdet år 2025 att vara ca 4 000 fordon, varav den tunga trafikens andel är ca 350 fordon. Reguljära bussturer trafikerar vägen. De nuvarande busshållplatserna framgår av *bild 5*.



Kuva 6. Suunnittelualueen liikennemäärät.
 Bild 6. Planeringsområdets trafikmängder.

Kevyt liikenne

Maantien 178 ja Vanhan Valkontien liittymässä tehtiin keskiviikkona 23.5.2007 kevyen liikenteen laskennat (jalankulku-, pyörä- ja mopoliikenne). Ottamalla huomioon henkilöliikennetutkimuksessa 2004–2005 selvitetty kevyen liikenteen tuntivaihtelu saadaan laskenta-ajankohdan (kello 07–13) liikennemäärä laajennettua koko vuorokauden liikennemääräksi. Laskentojen mukaan kevyen liikenteen määrä maantiellä 178 oli Vanhan Valkontien liittymän pohjoispuolella noin 15 (=7*2,294) kevyen liikenteen käyttäjää vuorokaudessa ja liittymän eteläpuolella noin 50 käyttäjää vuorokaudessa. Laskennan tulokset on esitetty kuvassa 6. Kevyestä liikenteestä noin kymmenesosa oli mopoliijoita, loput pyöräilijöitä ja jalankulkijoita.

Koululaisten kotipaikkojen perusteella arvioitiin, että noin 160 koululaisen reitti kulkee ainakin osaksi suunnittelualueen läpi.

Kevyen liikenteen määrää tarkasteltiin lisäksi rakennus- ja huoneistorekisterin paikkatietojen avulla. Suunnittelualueen ympäristö analysoitiin vyöhykkeellä, joka rajattiin kevyen liikenteen väylän vaikutuspiiriin kuuluvan väestön mukaan. Pois rajattiin asukkaat, jotka tavoittaisivat muun muassa heikkojen tieyhteyksien takia huonosti tarkastellun kevyen liikenteen väylän. Paikkatieto-ohjelmiston avulla väestömäärät laskettiin ikäryhmittäin vyöhykkeen sisällä. Henkilöiden tuottamien kevyen liikenteen matkojen arviointi perustuu taulukon 1 mukaisiin ikäryhmäkohtaisiin tuotoslukuihin. Taulukon tuotoslukujen lisäksi huomioitiin myös peruskoulujen (oppilaitos; 30 %) ja terveystieteiden keskuksen (20 %) lisäävä vaikutus matkatuotoslukuihin.

Taulukko 1. Kevyen liikenteen liikennemäärän määrittämisessä käytetyt ikäryhmäkohtaiset tuotosluvut.

Ikäryhmä	0–6	7–12	13–17	>18
Matkaa/vrk	0,6	2,8	2,0	1,2

Gång- och cykeltrafik

GC-trafiken (fotgängare, cyklister och mopeder) räknades onsdag 23.5.2007 på landsväg 178 i Gamla Valkovägens anslutning. Genom att beakta GC-trafikens dygnsvariation som utreddes i persontrafikundersökningen åren 2004–2005 kan trafikmängden vid räkningstidpunkten (kl. 07–13) utvecklas till hela dygnets trafikmängd. Enligt trafikräkningarna bestod GC-trafiken på landsväg 178 norr om Gamla Valkovägens anslutning av ca 15 (=7*2,294) och söder om anslutningen av ca 50 GC-trafikanter per dygn. Räkningsresultaten framgår av bild 6. Cirka en tiondel av GC-trafiken var mopedister, resten cyklister och fotgängare.

Utgående från skolelevernas bostadsorter beräknades att ca 160 skolelevers rutt åtminstone delvis sträcker sig genom planeringsområdet.

GC-trafikmängden granskades dessutom med hjälp av GIS-uppgifter från byggnads- och lägenhetsregistret. Planeringsområdets omgivning analyserades inom en zon som avgränsades enligt befolkningen som bor inom lätttrafikledens influensområde. Invånarna som bl.a. på grund av dåliga vägförbindelser inte skulle nå den granskade lätttrafikleden lämnades utanför granskningen. Med GIS-programvara räknades invånarmängderna inom zonen enligt åldersgrupper. Beräkningen av antalet GC-resor som personerna gör grundar sig på värdena för olika åldersgrupper i tabell 1. Förutom resalstringsvärdena i tabellen beaktades också hur grundskolorna (läroanstalt; 30 %) och hälsocentralen (20 %) ökar resalstringsvärdena.

Tabell 1. Alstringsvärdena enligt åldersgrupp som har använts för att bestämma GC-trafikmängden.

Åldersgrupp	0–6	7–12	13–17	>18
Resor/dygn	0,6	2,8	2,0	1,2

Näillä tekijöillä saatu kevyen liikenteen määrä kuvaa potentiaalisten käyttäjien määrää nykytilanteessa. Saatu potentiaali sijoiteltiin väylälle ottaen huomioon alueen maankäyttö. Kevyen liikenteen ennuste saatiin kuntakohtaisella väestöennustetiedolla vuosille 2020 ja 2025.

Vuoden 2006 asukastietojen perusteella laskettu potentiaalisten kevyen liikenteen väylän käyttäjien määrä alueella on 3 000 asukasta. *Taulukossa 1* esitettyjen tuotoslukujen perusteella alueella tehdään 4 800 matkaa vuorokaudessa.

Kevyen liikenteen ennuste saatiin kuntakohtaisella väestöennustetiedolla. Liikennemäärä ennusteen mukaan vuonna 2020 on noin 3 060 käyttäjää vuorokaudessa ja vuonna 2025 noin 3 150 käyttäjää vuorokaudessa.

1.5 Liikenneturvallisuus

Tieosuudella on tapahtunut vuosina 2001–2006 yhteensä 11 poliisin tietoon tullutta omaisuusvahinkoihin johtanutta onnettomuutta. Kaksi onnettomuutta on johtanut henkilövahinkoon.

Tarva-ohjelmiston tierekisteritietojen perusteella suunnitteluosuudella tapahtuu noin 0,6 henkilövahinko-onnettomuutta vuosittain eli noin yksi henkilövahinko-onnettomuus joka toinen vuosi ja 0,04 kuolemaan johtavaa onnettomuutta vuosittain eli noin yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 23 vuosi.

Vuoden 2025 ennusteen mukaisilla liikennemäärillä tapahtuu noin 0,9 henkilövahinko-onnettomuutta vuosittain eli noin yksi henkilövahinko-onnettomuus vuodessa ja 0,07 kuolemaan johtavaa onnettomuutta vuosittain eli noin yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 15 vuosi.

Kevyen liikenteen olosuhteet ovat tiejaksolla puutteelliset. Valkontieellä on runsaasti liikennettä, josta huomattava osa on raskasta liikennettä. Pientareet ovat monin paikoin leveät, mutta erillisen kevyen liikenteen väylien puute huonontaa turvallisuutta. Talvisin auras kaventaa pientareita merkittävästi.

GC-trafficmängden som har beräknats enligt dessa faktorer beskriver den potentiella användarmängden i dag. Den erhållna potentialen fördelades på leden med beaktande av områdets markanvändning. Prognosen för GC-traffic gjordes på basis av befolkningsprognosen kommunvis för åren 2020 och 2025.

På basis av uppgifterna om invånare år 2006 är 3 000 invånare potentiella GC-trafikanter på leden. Enligt alstringsvärdena i *tabell 1* görs det 4 800 GC-resor per dygn i området.

Prognosen för GC-trafiken räknades utgående från befolkningsprognosuppgifterna kommunvis. Enligt trafikprognosen uppgår användarmängden år 2020 till ca 3 060 personer per dygn och år 2025 till ca 3 150 personer per dygn.

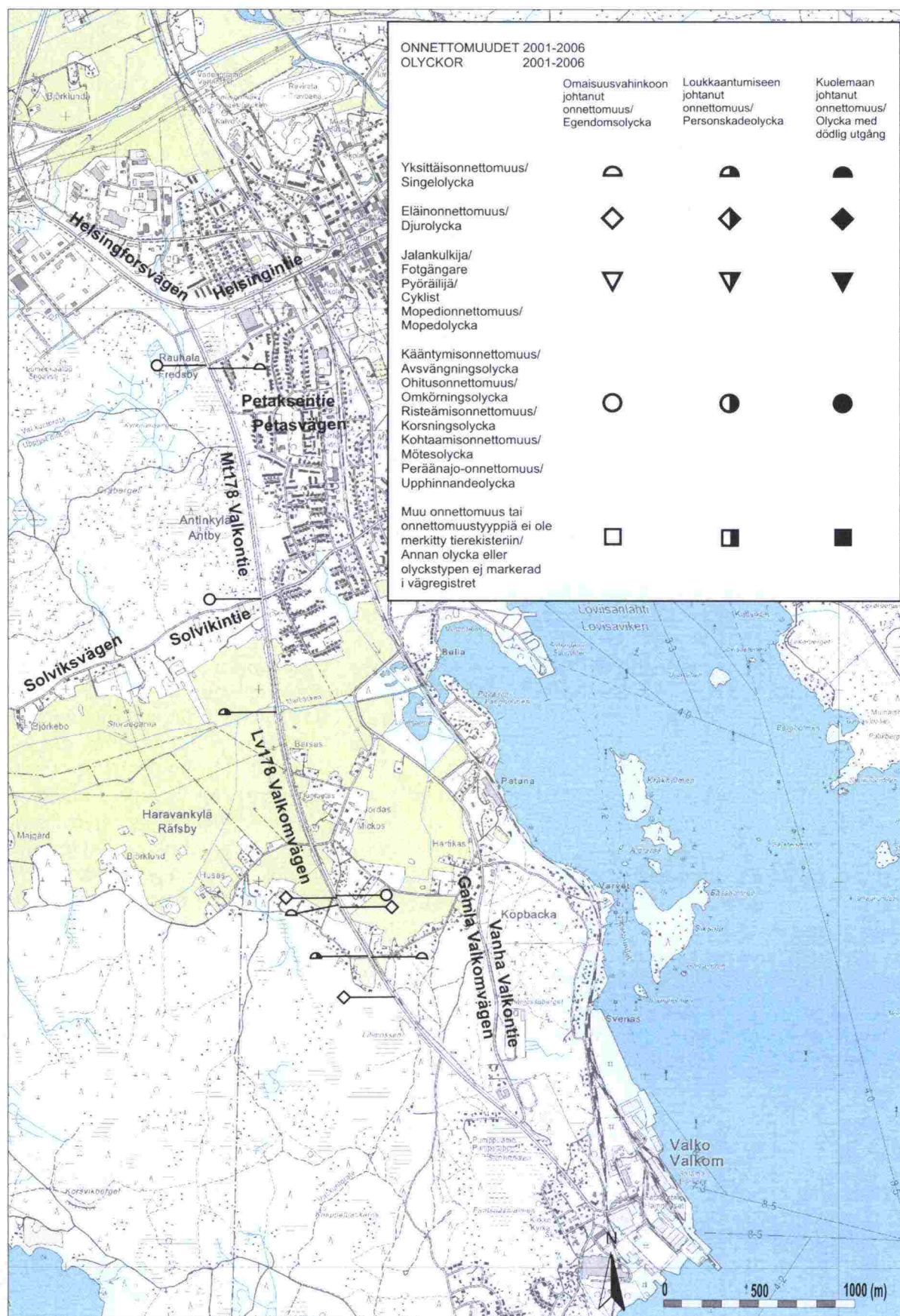
1.5 Trafiksäkerhet

Åren 2001–2006 har på vägavsnittet inträffat sammanlagt 11 trafikolyckor som har rapporterats till polisen. Olyckorna har lett till egendomsskador. Två olyckor har lett till personskador.

Enligt vägregisteruppgifterna i programvaran Tarva inträffar det årligen på planeringsavsnittet ca 0,6 personskadeolyckor, d.v.s. ca en personskadeolycka vart annat år och årligen 0,04 olyckor med dödlig utgång, d.v.s. ca en dödsolycka vart 23 år.

Enligt trafikmängderna i prognosen för år 2025 inträffar det årligen ca 0,9 personskadeolyckor, d.v.s. ca en personskadeolycka per år och årligen 0,07 olyckor med dödlig utgång, d.v.s. ca en dödsolycka vart 15 år.

Förhållandena för GC-trafiken är bristfälliga på vägavsnittet. Trafiken är stor på Valkomvägen och en betydande del är tung trafik. Vägrenarna är på många ställen breda men trafiksäkerheten är dålig på grund av att en separat lätttrafikled saknas. Snövallarna gör vägrenarna betydligt smalare.



Kuva 7. Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosina 2001–2006.

Bild 7. Olyckor som åren 2001–2006 har rapporterats till polisen.

1.6 Maankäyttö ja kaavoitus

Kaavoitus

Loviisa kuuluu Itä-Uudenmaan liiton alueeseen. Suunnittelualueella ovat voimassa Itä-Uudenmaan seutukaava. Se muodostuu viidestä vaihekaavasta, joista viimeisimmän osan Ympäristöministeriö on vahvistanut 5.4.2002 antamallaan päätöksellä. Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan laatiminen on ehdotusvaiheessa Itä-Uudenmaan liitossa. Itä-Uudenmaan maakuntakaavaehdotuksessa (28.5.2007) Valkontien ympärillä näkyvät maankäytön laajenemistavoitteet uusina asuinaluevaurauksina.

Suunnittelualueen pohjoisosa sijoittuu Loviisan kaupunkialueen laitamille. Tien läheisyydessä on Rauhalan, Antinkylän ja Haravankylän pientaloalueet. Näiden ohella suunnittelualueella on Haravankylän viljelyalueita ja Valkon satama. Suunnittelualue on pääasiassa asemakaavoitettua. Rauhalan ja Antinkylän alueella Valkontie on rajattu asema-kaavan ulkopuolelle.

Loviisan yleiskaava on laadittu vuonna 1986. Kaavalla ei ole oikeusvaikutuksia. Kaupunkialueella on voimassa oikeusvaikutteinen osayleiskaava vuodelta 2001. Suunnittelualueen pohjoispuolelle on tekeillä Loviisan ja Ruotsinpyhtään yhteinen Loviisan pohjoisosien ja Tesjoen osayleiskaava, jossa on edetty kaavaehdotusvaiheeseen syksyllä 2007. Valkontielle on merkitty kevyen liikenteen väylä. Valkontien länsipuolelle on esitetty palvelu- ja työpaikka-alueita.

Valkontien vaikutusalueella on runsaasti asumisen laajenemisaikaa ja täydennysrakentamista, joita viedään eteenpäin käynnissä olevilla asemakaavahankkeilla. Näistä voidaan mainita esimerkiksi Harmaakallion alue Valkontien länsipuolella.

1.6 Markanvändning och planläggning

Planläggning

Lovisa hör till Östra Nylands förbunds område. På planeringsområdet gäller Östra Nylands regionplan. Den består av fem etappplaner, varav den senaste delen har fastställts av Miljöministeriet enligt ministeriets beslutet 5.4.2002. Utarbetande av Östra Nylands helhetslandskapsplan är nu i förslagsskedet i Östra Nylands förbund. Utvecklingsmålen för markanvändningen vid Valkomvägen, som består av reserveringar av nya bostadsområden, framgår av förslaget till landskapsplan för Östra Nyland (28.5.2007).

Planeringsområdets norra del ligger i utkanten av Lovisa stadsområde. Fredsby, Antby och Räfsby småhusområden ligger nära vägen. Därutöver ligger odlingsområdena i Räfsby och hamnen i Valko på planeringsområdet. Planeringsområdet är huvudsakligen detaljplanerat. I Fredsby och Antby sträcker sig Valkomvägen utanför detaljplanen.

Generalplanen för Lovisa har utarbetats år 1986. Planen saknar rättsverkningar. För stadsområdet gäller en året 2001 fastställd delgeneralplan med rättsverkningar. Norr om planeringsområdet utarbetas för närvarande Lovisa och Strömfors gemensamma delgeneralplan för norra delen av Lovisa och Tessjö. En lätttrafikled har anvisats vid Valkomvägen. Områden för service och arbetsplatser har anvisats på Valkomvägens västra sida. Planeringen har framskridit till planeförslagskedet under hösten 2007.

Inom Valkomvägens influensområde finns rikligt med utvidgningsområden för bosättning och kompletteringsutbyggnad. Områdena behandlas i pågående detaljplanläggningsprojekt. Av dem kan exempelvis Gråbergsområdet väster om Valkomvägen nämnas.

1.7 Ympäristö ja maisema

Suunnittelualueella ei ole merkittäviä luonnonympäristön kohteita. Lähimmät näistä, kuten harjujen suojeleluohjelmaan kuuluva Myllyharju, sijaitsevat etäällä Valkontiestä. Suunnittelualueen eteläpäässä on Valkon I-luokan pohjavesialue, jonka läpi Valkontie kulkee noin 1 600 metrin matkalla. Pohjavesialue kattaa noin kolmasosan koko suunnittelualueesta. Valkon pohjavesialueen vedenottamot toimivat tällä hetkellä varavedenottamoina.

Antinkylän–Haravankylä pellot on merkitty maa-kuntakaavaan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeiksi alueiksi. Nämä maa-kunnallisesti merkittävät alueet ovat seudun van-hinta viljelysaluetta. Alueella maisemaa luovat tiiviit tienvarsikylät ja laajat yhtenäiset peltoaukeat.

1.7 Miljön och landskapet

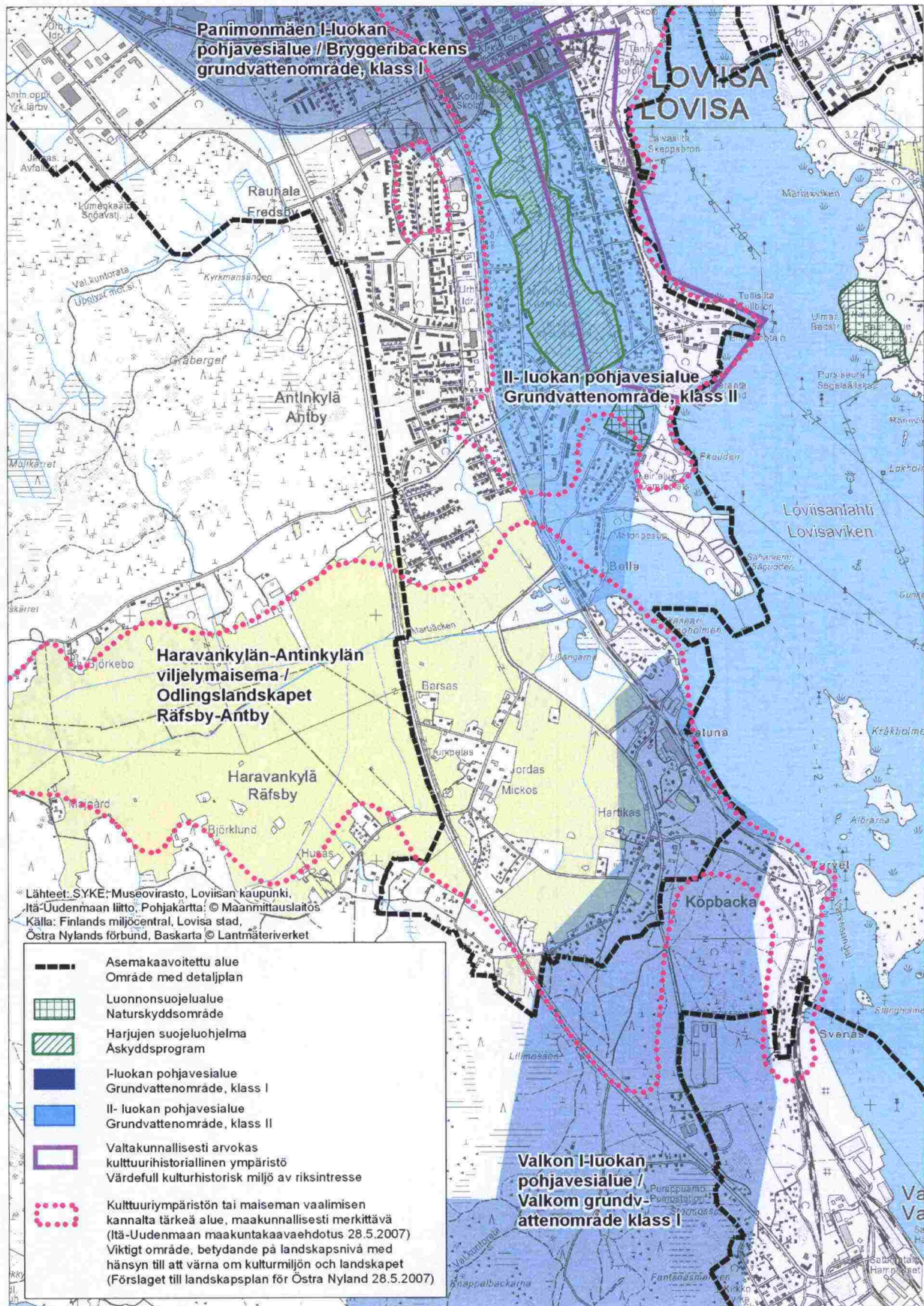
Det finns inga betydande naturmiljöer på planeringsområdet. De närmaste naturmiljöerna, exempelvis Kvarnåsen som hör till åskydds-programmet, ligger långt från Valkomvägen. Valkom grundvattenområde av klass I ligger i planerings-området södra ända. Valkomvägen sträcker sig på en ca 1 600 meters sträcka inom området. Grundvattenområdet täcker ca en tredjedel av hela planeringsområdet. Vattentäkterna i Valkom grundvattenområde används för närvarande som reservvattentäkter.

I landskapsplanen har åkrarna i Antby–Räfsby betecknats som kulturmiljö eller viktigt område, där landskapet skall värnas. Dessa betydande områden på landskapsnivå är nejdens äldsta odlingsområden. Landskapet bildar täta byar vid vägkanterna och vidsträckta, sammanhängande åkerslätter.



Kuva 8. Vanhan Valkontien eteläpuolen pohjavesialue vaatii suojaustoimenpiteitä.

Bild 8. Grundvattenområdet söder om Gamla Valkomvägen kräver skyddsåtgärder.



Kuva 9. Ympäristön ja maankäytön nykytila.

Bild 9. Nuläget i miljön och markanvändningen.

1.8 Tavoitteet

Työn alussa asetettiin hankkeelle ja selvityksen laatimiselle seuraavia tavoitteita yhteistyössä asiantuntijoiden ja sidosryhmien kanssa.

Liikenteelliset tavoitteet

- Kevyen liikenteen yhteyden parantaminen Loviisan ja Valkon välillä.
- Liikenneturvallisuuden parantaminen.
- Tien estevaikutuksen minimointi.
- Palveluiden ja ulkoilureittien saavutettavuus.
- Joukkoliikenteen tarpeiden turvaaminen.
- Toimenpiteiden toteuttamisajankohdan, kustannusarvioiden ja jaksoittain toteuttamisen määrittäminen sekä liikenne-, talous-, ympäristö- ja maankäyttövaikutusten selvittäminen.
- Antaa päätöksentekijöille riittävästi havainnollista tietoa suunnitelman käsittelyä, lausuntoja ja toimenpidepäätöstä varten.
- Antaa ohjeet jatkosuunnittelulle.

Maisema- ja ympäristötavoitteet

- Toimenpiteiden sopeuttaminen ympäröivään maankäyttöön, maisemaan ja maaston muotoihin.

Maankäytön suunnittelua koskevat tavoitteet

- Kaavamuutostarpeiden tunnistaminen Harmaakallion alueella ja uusien yhteyksien alustavan tilantarpeen varaaminen.
- Tavoitteellisen yhdyskuntarakenteen (kaavojen) tukeminen.
- Nykyisten ja suunniteltujen aluekokonaisuuksien säilyttäminen sekä asuinalueiden häiritsemisen välttäminen.

Taloudelliset tavoitteet

- Liikennetaloudellisesti edullinen ratkaisumalli.
- Vaiheittain rakentamisen mahdollisuus.
- Yleinen saavutettavuus palveluille turvattava.
- Linja-autopysäkkien sijaintia pohdittava ja niille pääsy turvattava.

1.8 Mål

I samarbete med experterna och intressegrupperna ställdes i början av arbetet följande mål för projektet och utredningen.

Trafikmässiga mål

- GC-trafikförbindelserna mellan Lovisa och Valko förbättras.
- Trafiksäkerheten förbättras.
- Vägens barriäreffekt minimeras.
- Tillgänglighet till service och friluftsrutter.
- Kollektivtrafikens behov tryggas.
- Utbyggnadstidpunkt, kostnadsförslag och etapputbyggnad definieras och konsekvenserna för trafiken, ekonomin, miljön och markanvändningen utreds.
- Beslutsfattarna ges tillräckligt med åskådliga uppgifter för planens behandling, utlåtanden och åtgärdsbeslut.
- Anvisningar ges om den fortsatta planeringen.

Mål för landskapet och miljön

- Åtgärder skall anpassas till den omgivande markanvändningen, landskapet och topografin.

Målen för markanvändningsplaneringen

- Behoven av planändringar identifieras i Gråbergsområdet område och utrymmen för nya vägförbindelser reserveras.
- En målinriktad samhällsstruktur (planerna) stöds.
- Existerande och planerade områdeshelheter bevaras och man undviker att störa bostadsområdena.

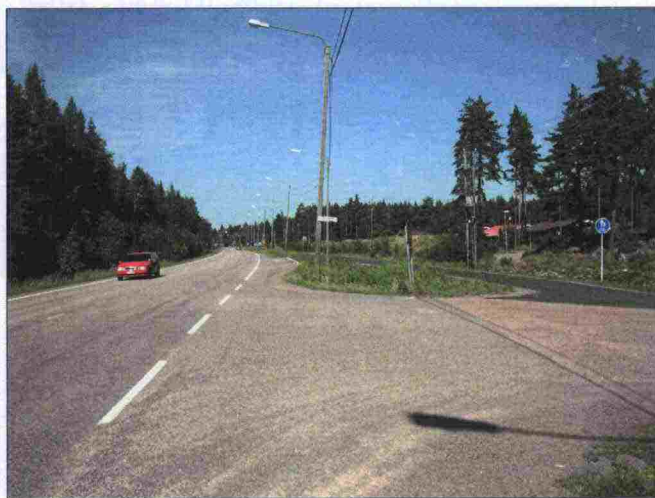
Ekonomiska mål

- En trafikekonomiskt fördelaktig lösningsmodell.
- Möjligheter till etapputbyggnad.
- En allmän tillgänglighet till service skall tryggas.
- Busshållplatsernas placering skall dryftas och tillgängligheten till dem tryggas.

2 KEHITTÄMISTARPEET

Nykytila-analyysin perusteella keskeisimmät kehittämissuhteet alueella ovat:

- Nykyisen kevyen liikenteen väylän jatkaminen Petaksentien liittymästä Valkoon, koska osuutta käyttää jo nykyisin lukuisat työmatkalaiset ja muut kulkijat.
- Tien ylittämisen turvaaminen useassa kohteessa.
- Pohjavesialueella suojaustoimenpiteet.
- Valaistuksen lisääminen peltoaukean osuudelle.



Kuva 10. Nykyinen kevyen liikenteen väylä päättyy Petaksentien liittymään.

Bild 10. Den nuvarande lätttrafikleden slutar vid Petasvägens anslutning.

2 UTVECKLINGSBEHOV

Enligt en nulägesanalys är de centralaste utvecklingsbehoven på området:

- Förlängningen av den nuvarande lätttrafikleden från Petasvägens anslutning till Valko, eftersom många arbetspendlare och andra GC-trafikanter redan i dag använder vägnittet.
- Försäkrande av trygg övergång på flera ställen.
- Skyddsåtgärder på grundvattenområdet.
- Vägbelysningen skall utökas på avsnittet som sträcker sig över åkerslätten.



Kuva 11. Erillisen kevyen liikenteen väylän puuttuminen ja satamassa käyvä raskas liikenne heikentävät kevyen liikenteen turvallisuutta.

Bild 11. Bristen på en separat lätttrafikled och den tunga trafiken till och från hamnen försämrar lätttrafikledens trafiksäkerhet.



Kuva 12. Nykyisellä peltoaukealla ei ole valaistusta.

Bild 12. Vägbelysning saknas i dag på åkerslätten.

3 TOIMENPIDE-EHDOTUS

3.1 Ratkaisujen periaatteet

Toimenpideselvityksessä esitetyt ratkaisut ovat yleispiirteisiä ja kuvaavat maastokäytävää, johon toimenpiteet voidaan toteuttaa. Aluevarausten määrittelyssä täytyy ottaa huomioon toimenpiteiden paikan tarkentuminen myöhemmin laadittavassa tiesuunnitelmassa.

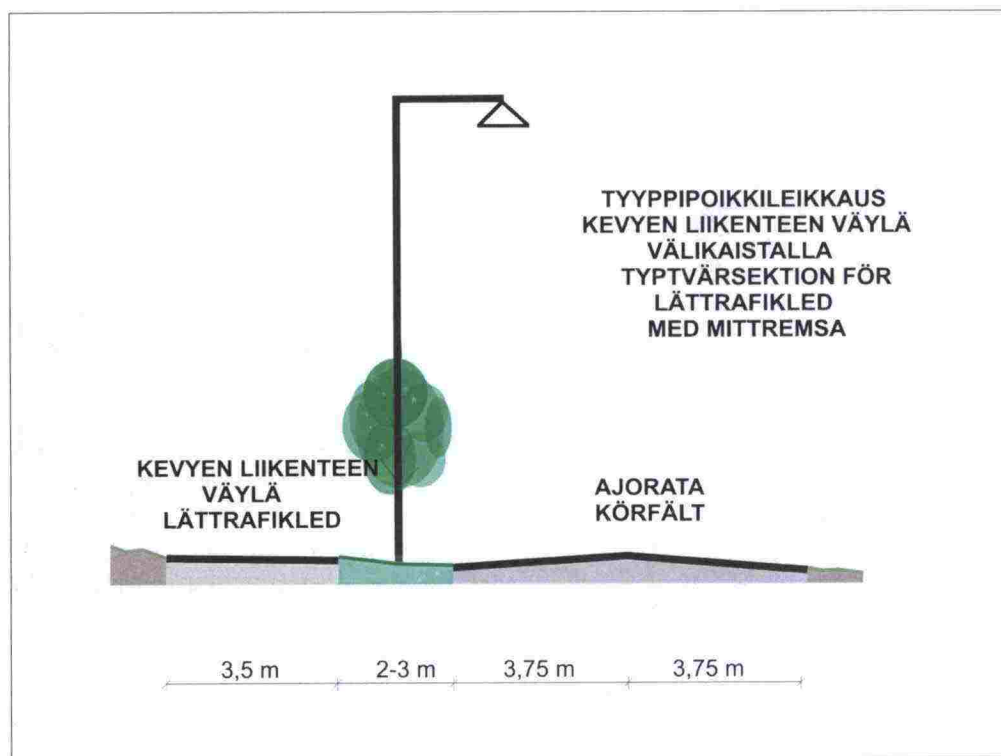
Maantien 178 itäpuolelle ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä Petaksentien liittymästä Valkoon. Uusi kevyen liikenteen väylä yhdistyy nykyisiin väyliin kummassakin päässä. Petaksentie liittymään ja Valkon alikulun kohdalle esitetään rakennettavaksi keskisaarekkeellinen suojatie. Solvikintien kohdalle esitetään rakennettavaksi alikulku. Valaistusta uusitaan välillä Petaksentie–Solvikintie, sekä välillä Köpbackantie–Valko. Uusi valaistus esitetään rakennettavaksi välille Solvikintie–Köpbackantie ja muilta osin valaistuista uudistetaan tarpeen mukaan. Pohjaveden suojaus ehdotetaan toteutettavaksi I-luokan pohjavesialueelle, välillä Köpbackantie–Vanha Valkontie.

3 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

3.1 Planeringslösningar

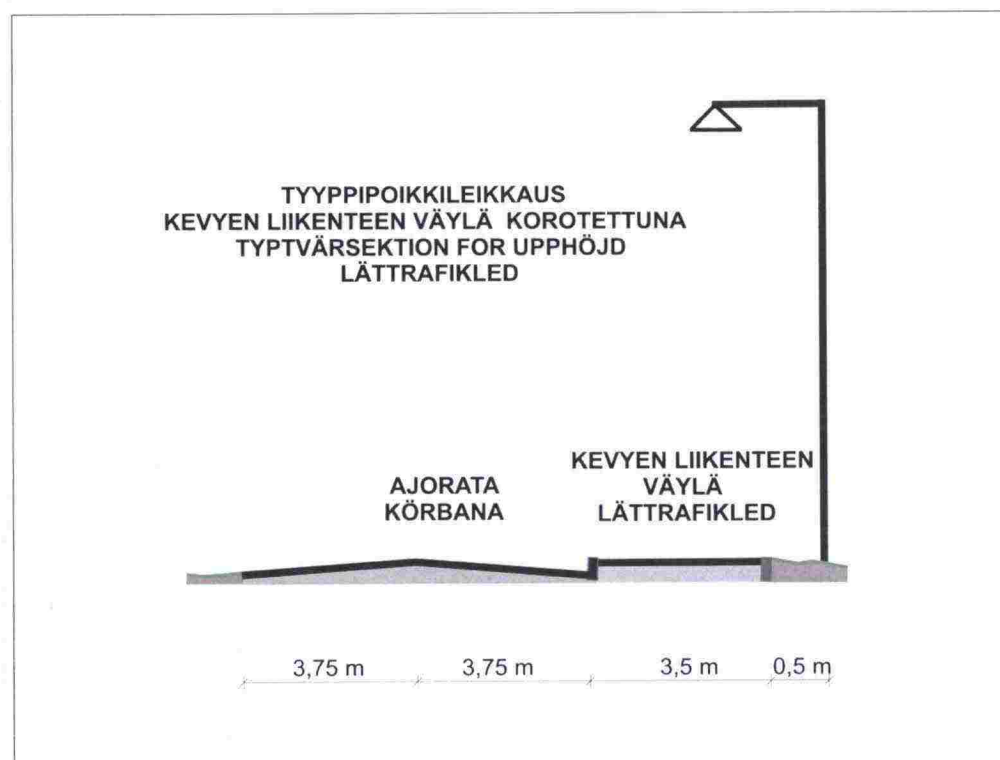
Lösningarna som presenteras i åtgärdsutredningen är översiktliga och beskriver en terrängkorridor där åtgärdena kan vidtas. När områdesreserveringarna definieras skall man beakta att platsen för åtgärdena preciseras i vägplanen som utarbetas senare.

I planen föreslås att en lätttrafikled byggs på den östra sidan om landsväg 178, från Petasvägens anslutning till Valko. Den nya lätttrafikleden ansluter till befintliga leder. I Petasvägens anslutning och vid underfarten i Valko föreslås byggandet av ett överfartsställe med mittrefug. Vid Solviksvägen föreslås byggandet av en underfart. Vägbelysningen förnyas på avsnittet Petasvägen–Solviksvägen, samt på avsnittet Köpbackavägen–Valko. Byggandet av ny vägbelysning föreslås på avsnittet Solviksvägen–Köpbackavägen och på de övriga avsnitten förnyas belysningen enligt behov. Grundvattenskydd föreslås på grundvattenområdet av klass I, på avsnittet Köpbackavägen–Gamla Valkomvägen.



Kuva 13. Kevyen liikenteen väylän periaatepoikkileikkaus välikaistalla.

Bild 13. Principtvärsektion för lätttrafikleden med mittremsa.



Kuva 14. Kevyen liikenteen väylän periaatepoikkileikkaus korotettuna.

Bild 14. Principtvärsektion för upphöjd lätttrafikled.

3.2 Rakentamiskustannukset ja toteuttaminen

Hankkeen rakentamiskustannukset on arvioitu karkealla tasolla suunnitelmassa esitettyihin ratkaisuihin. Suunnitelman mukaisiksi kokonaiskustannuksiksi on arvioitu 3,26 M€. Kustannukset on arvioitu syyskuun 2007 hintatasossa (maku. ind. 130,2; 2000=100). Hankkeen lunastus- ja korvauskustannuksia ja mahdollisia pohjanvahvistuskustannuksia ei ole arvioitu.

Hanke on jaksotettu kolmeen toteuttamisvaiheeseen. **Vaihe 1A** on välillä Vanha Valkontie–Valko, **vaihe 1B** välillä Petaksentie–Solvikintie, ja **vaihe 2** välillä Solvikintie–Vanha Valkontie. Toivottavaa olisi koko yhteysvälin toteuttaminen samalla kertaa, mutta rahoituksen sitä vaatiessa kiireellisintä olisi toteuttaa ensimmäinen vaihe. Mahdollisesta kustannusjaosta sovitaan hankkeen jatkosuunnittelussa.

3.2 Byggkostnaderna och utbyggnad

Byggkostnaderna för projektet har på grov nivå beräknats för lösningarna som ingår i planen. De totala kostnaderna enligt planen har beräknats till 3,26 M€. Kostnaderna har beräknats enligt prisnivån i september 2007 (jb.index 130,2; 2000=100). Inlösnings- och ersättningskostnaderna samt eventuella kostnader för grundförstärkningar har inte beräknats.

Projektet har indelats i tre utbyggnadsetapper. **Etappen 1A** omfattar avsnittet Gamla Valkomvägen–Valko, **etappen 1B** omfattar avsnittet Petasvägen–Solviksvägen och **etappen 2** avsnittet Solviksvägen–Gamla Valkomvägen. Det vore önskvärt att hela förbindelseavsnittet byggs med en gång, men om finansieringen så kräver är det mest brådskande att bygga etappen 1A. En överenskommelse om en eventuell kostnadsfördelning görs i den fortsatta planeringen.

Taulukko 2. Hankkeen vaiheittain rakentamiskustannukset (maku.ind. 130,2 ; 2000=100).

Vaihe 1A. Vanha Valkontie–Valko		
Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	600 m	0,18 M€
Pohjavedensuojaus	400 m	0,23 M€
Valaistus myötäävin pylväin	400 m	0,03 M€
Suojatiejärjestelyt	1 kpl	0,02 M€
Yhteensä		0,46 M€

Vaihe 1B. Petaksentie–Solvikintie		
Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	1 100 m	0,33 M€
Kevyen liikenteen alikulku	1 kpl	0,15 M€
Valaistus	1 100 m	0,09 M€
Liittymän kanavointi	1 kpl	0,15 M€
Yhteensä		0,72 M€

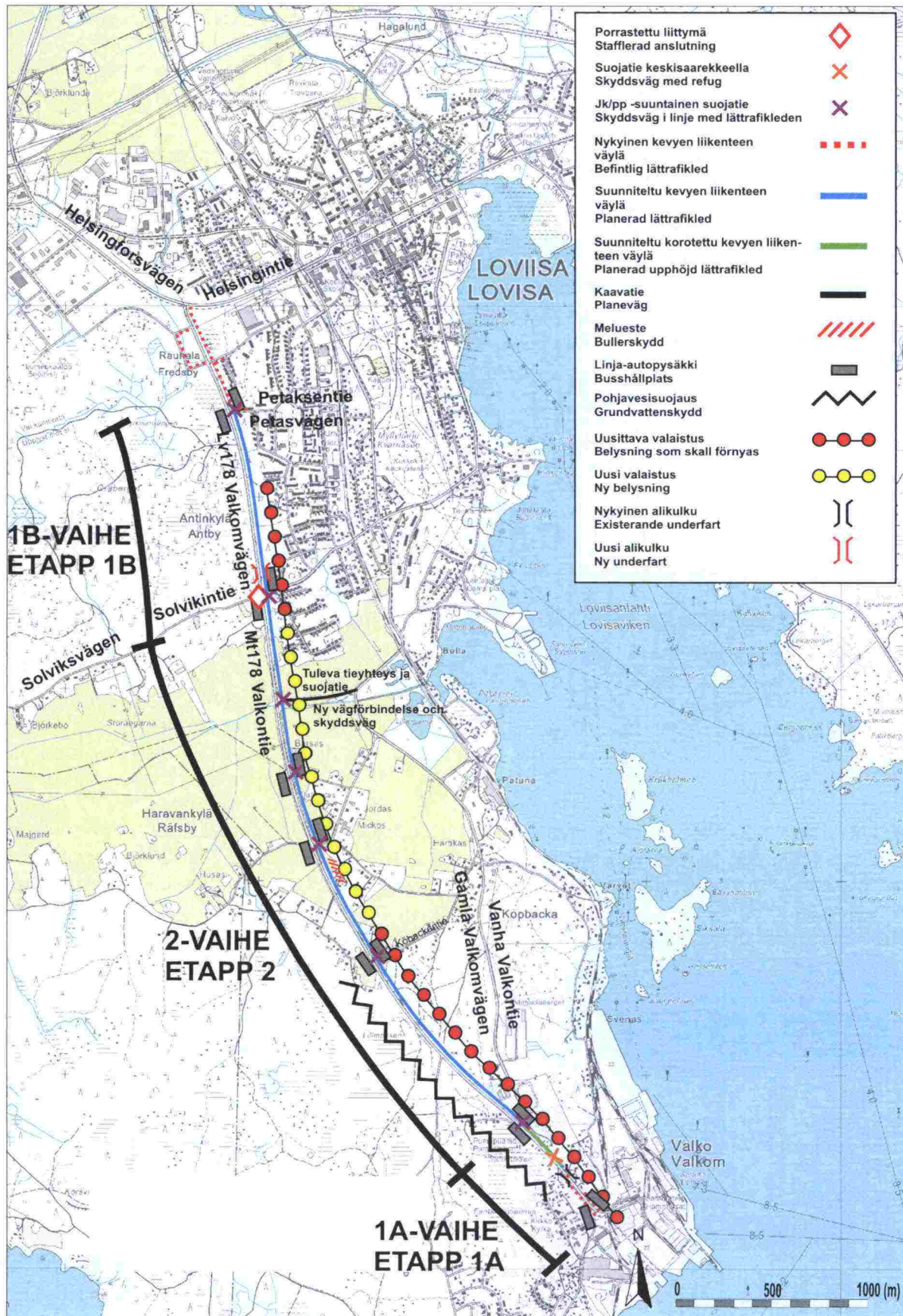
Vaihe 2. Solvikintie–Vanha Valkontie		
Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3 200 m	0,96 M€
Pohjaveden suojaus	1 200 m	0,70 M€
Putkisilta ojalle	1 kpl	0,05 M€
Valaistus	3 200 m	0,26 M€
Meluseinä	200 m	0,11 M€
Yhteensä		2,08 M€

Tabell 2. Byggekostnaderna vid utbyggnad i etapper (jb.index 130,2; 2000=100).

Etapp 1A. Gamla Valkomvägen–Valko		
Byggandet av lätttrafikleden	600 m	0,18 M€
Grundvattenskydd	400 m	0,23 M€
Vägbelysning i vikande stolpar	400 m	0,03 M€
Övergångsregleringar	1 st.	0,02 M€
Sammanlagt		0,46 M€

Etapp 1B. Petasvägen–Solviksvägen		
Byggandet av lätttrafikleden	1 100 m	0,33 M€
Underfart för lätttrafik	1 st.	0,15 M€
Vägbelysning	1 100 m	0,09 M€
Kanalisering av anslutningen	1 st.	0,15 M€
Sammanlagt		0,72 M€

Etapp 2. Solviksvägen–Gamla Valkomvägen		
Byggandet av lätttrafikleden	3 200 m	0,96 M€
Grundvattenskydd	1 200 m	0,70 M€
Dikestrumma	1 st.	0,05 M€
Belysning	3 200 m	0,26 M€
Bullervägg	200 m	0,11 M€
Sammanlagt		2,08 M€



Kuva 15. Vaiheittain toteuttamisen periaatteet.
Bild 15. Principerna för etapputbyggnad.

4 VAIKUTUKSET

4.1 Liikenteelliset vaikutukset

Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna. Rakentamalla kevyen liikenteen väylä, alikulkukäytävä ja suojatiesaarekkeitä parannetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisolosuhteita ja turvallisuutta alueella. Tämä lisää kevyen liikenteen matkoja alueella. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen täydentää alueen kevyen liikenteen verkkoa ja sen avulla muodostuu uusia pyöräilyreittejä.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen parantaa myös autoliikenteen sujuvuutta, koska autojen ei tarvitse enää väistää pyöräilijöitä tai jalankulkijoita.

4.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Kevyen liikenteen väylän, alikulkukäytävän ja suojatiesaarekkeiden rakentaminen parantaa huomattavasti liikkujien turvallisuutta.

Tarva 4.8:lla tehtyjen arvioiden mukaan henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 7,7 % ja liikennekuolemat noin 13,6 %.

Nykyisin tieosuudella tapahtuu noin 0,6 henkilövahinko-onnettomuutta vuosittain eli noin yksi henkilövahinko-onnettomuus joka toinen vuosi ja 0,04 kuolemaan johtavaa onnettomuutta vuosittain eli noin yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 23. vuosi.

Vuoden 2025 ennusteen mukaisilla liikennemäärillä tapahtuu noin 0,9 henkilövahinko-onnettomuutta vuosittain eli noin yksi henkilövahinko-onnettomuus vuodessa ja 0,07 kuolemaan johtavaa onnettomuutta vuosittain eli noin yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 15. vuosi.

Kevyen liikenteen väylän rakentamisen jälkeen henkilövahinko-onnettomuuksia on arvioitu tapahtuvan nykyisillä liikennemäärillä 0,5 onnettomuutta vuosittain eli yksi onnettomuus joka toinen vuosi ja vuoden 2025 liikennemäärillä 0,8 onnettomuutta vuosittain eli neljä onnettomuutta viidessä vuodessa. Kuolemaan johtavia onnettomuuksia on

4 KONSEKVENSER

4.1 Konsekvenser för trafiken

Förhållandena för GC-trafiken förbättras betydligt jämfört med nuläget. I och med att lättrafikleden, underfarten och övergångsställen med refug byggs blir trafikförhållandena och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister bättre. Detta ökar gång- och cykeltrafiken i området. Den nya lättrafikleden kompletterar områdets GC-trafiknät och nya cykelrutter bildas.

Den nya lättrafikleden förbättrar också biltrafikens framkomlighet, eftersom bilarna inte längre behöver väja för cyklisterna och fotgängarna som kommer att använda den nya leden.

4.2 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Lättrafikleden, underfarten och övergångsställen med refug förbättrar fotgängarnas och cyklisternas säkerhet betydligt.

Enligt bedömningar som gjorts med programvaran Tarva 4.8 minskar personskadeolyckorna med 7,7 % och antalet dödsfall i trafiken med ca 13,6 %.

I dag inträffar det på vägavsnittet årligen ca 0,6 personskadeolyckor, d.v.s. ca en personskadeolycka vart annat år och årligen 0,04 olyckor med dödlig utgång, d.v.s. ca en dödsolycka vart 23 år.

Enligt trafikmängderna i prognosen för år 2025 inträffar det årligen ca 0,9 personskadeolyckor, d.v.s. ca en personskadeolycka per år och 0,07 olyckor med dödlig utgång, d.v.s. en dödsolycka vart 15 år.

När lättrafikleden har tagits i bruk beräknas personskadeolyckorna enligt nuvarande trafikmängder årligen vara 0,5 olyckor, d.v.s. en olycka vart annat år och enligt trafikmängderna år 2025 årligen 0,8 olyckor, d.v.s. fyra olyckor under fem år. När lättrafikleden har tagits i bruk beräknas olyckorna med dödlig utgång enligt nuvarande trafikmängder årligen vara 0,04 olyckor, d.v.s. ca en olycka vart 26 år och enligt trafikmängderna år 2025 årligen 0,06 olyckor, d.v.s. en dödsolycka vart 18 år.

arvioitu tapahtuvan kevyen liikenteen väylän rakentamisen jälkeen nykyisillä liikennemäärillä 0,04 onnettomuutta vuosittain eli noin yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 26 vuosi ja vuoden 2025 liikennemäärillä 0,06 onnettomuutta vuosittain eli noin yksi kuolemaan johtava onnettomuus joka 18 vuosi.

4.3 Vaikutukset maankäyttöön ja ympäristöön

Kevyen liikenteen väylä tukee alueen kehittämistä. Kevyen liikenteen vaikutusalueelle on tulossa runsaasti uusia asukkaita kaavahankkeiden myötä. Loviisan keskustan saavutettavuus paranee ja tämä lisää uusien asuinalueiden vetovoimaa. Uusi väylä parantaa yhteyksiä keskustan kouluihin.

Suunnitelma ei ole ristiriidassa maankäyttösuunnitelmien kanssa. Kaavamuutoksia ei tarvita, sillä kevyen liikenteen väylä mahtuu asemakaavoissa Valkontien tiealueelle.

Kevyen liikenteen väylän myötä ympäristö muuttuu jonkin verran, kun tiealueesta tulee hallitsevampi ympäristössä. Maisemallisesti herkin kohta on Antinkylän–Haravankylän avara viljelymaisema.

Haitallisia maisemavaikutuksia voidaan välttää lieventää huolellisella ympäristönhoidolla. Jos tie sovitetaan maastoon maastonmuodot huomioon ottaen sekä ennakkovalmistelut ja viimeistelytyöt tehdään huolella, jäävät rakentamisen vaikutukset maisemaan varsin vähäisiksi. Työn aikana alueet, joissa työmaakoneilla liikutaan, on suunniteltava huolellisesti. Sama koskee väliaikaisia varastointipaikkoja. Säilytettävät puut on myös ennen rakentamista suojattava huolellisesti.

Alueella ei ole luontokohteita, joten kevyen liikenteen väylän vaikutukset luonnonoloihin ovat hyvin vähäisiä. Jatkosuunnittelussa on otettava huomioon kevyen liikenteen väylän rakentaminen Valkon I-luokan pohjavesialueelle. Pohjavesialueelle ei aiheudu lisääntyneitä riskejä, kun rakentamistoimenpiteissä on otettu huomioon pohjaveden suojaus.

4.3 Konsekvenser för markanvändningen och miljön

Lättrafikleden stöder områdets utveckling. Inom GC-trafikens influensområde kommer det i och med planläggningsprojektet rikligt med nya invånare. Lovisa centrum blir bättre tillgängligt, vilket ökar de nya bostadsområdenas attraktion. Den nya leden förbättrar förbindelserna till skolorna i centrum.

Planen strider inte mot markanvändningsplanerna. Det behövs inga planändringar eftersom lättrafikleden ryms inom Valkomvägens vägområde som har anvisats i detaljplanerna.

Miljön förändras en aning i och med lättrafikleden, eftersom vägområdet mera dominerar i miljön. Det öppna odlingslandskapet Antby–Räfsby är landskapsmässigt känsligast.

Skadliga konsekvenser för landskapet kan lindras med en omsorgsfull miljövård. Om vägen passas in i terrängen med beaktande av topografin och om förberedande och färdigställande arbeten görs omsorgsfullt blir konsekvenserna av byggandet mycket små för landskapet. Områdena som arbetsmaskinerna använder under byggnadstiden skall planeras omsorgsfullt. Samma gäller tillfälliga lagringsplatser. Träd som skall bevaras skall skyddas omsorgsfullt innan byggandet inleds.

På området finns inga naturobjekt och lättrafikledens konsekvenser för naturförhållandena är mycket små. Lättrafikleden byggs inom Valkom grundvattenområde av klass I, vilket skall beaktas i den fortsatta planeringen. Riskerna för grundvattenområdet ökar inte när grundvattenskydd beaktas i byggnadsåtgärderna.

4.4 Yhteenveto tavoitteiden toteutumisesta

Työlle asetetut tavoitteet täyttyvät lähes kaikilta osiltaan ehdotetussa ratkaisussa. Toimenpideselvityksessä on määritelty hyväksyttävissä oleva ratkaisu kevyen liikenteen väylän toteuttamiseksi. Väylän rakentaminen parantaa etenkin kevyen liikenteen olosuhteita ja liikenneturvallisuutta. Myös ajoneuvoliikenne hyötyy hankkeesta. Joukkoliikenteen pysäkkejä parannetaan, mikä parantaa myös kevyen liikenteen yhteyksiä pysäkeille. Väylän rakentamisella luodaan mahdollisuudet kevyen liikenteen tehokkaaseen ja tarkoituksenmukaiseen liikkumiseen. Nykyisin suuri osa kevyen liikenteen matkoista jää tekemättä, koska tiellä liikkuminen koetaan turvattomaksi.

Hankkeen ympäristövaikutukset ovat pienet ja väylän rakentaminen tukee suunniteltua maankäytön kehittymistä. Hankkeen yhteydessä ei tarvita kaavamuuoksia.

Hankkeessa on haettu edullinen ratkaisumalli, joka voidaan tarvittaessa toteuttaa vaiheittain.

Selvityksessä on esitetty hankkeen vaikutukset, jotka tukevat tehtävää päätöksentekoa sekä annettu ohjeita jatkosuunnittelulle.

4.4 Sammandrag över hur målen uppfylls

Målen som har ställts för arbetet uppfylls till nästan alla delar i den föreslagna lösningen. En godtagbar lösning för att bygga lätttrafikleden har definierats i åtgärdsutredningen. Den nya lätttrafikleden förbättrar framförallt förhållandena och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Även fordonstrafiken drar nytta av projektet. Buss-hållplatserna förbättras, vilket också förbättrar gång- och cykelvägsförbindelserna till hållplatserna. Lätttrafikleden möjliggör en effektiv och ändamålsenlig gång- och cykeltrafik. I dag vill en stor del av fotgängarna och cyklisterna inte använda vägen för att den är otrygg.

Projektets miljökonsekvenser är små och leden stöder den planerade utvecklingen av markanvändningen. Projektet kräver inga detaljplaneändringar.

I projektet har man tagit fram en fördelaktig lösningsmodell som vid behov kan förverkligas i etapper.

I utredningen framläggs projektets konsekvenser, vilka stöder beslutsfattandet, och anvisningar har getts för den fortsatta planeringen.

5 JATKOTOIMENPITEET

Uudenmaan tiepiiri pyytää toimenpideselvityksestä lausunnot:

- Loviisan kaupungilta
- Uudenmaan ympäristökeskukselta
- Itä-Uudenmaan liitolta
- Museovirastolta.

Lausuntokierroksen aikana suunnitelma voidaan asettaa kunnassa yleisesti nähtäville, jolloin alueen asukkaat ja maanomistajat voivat esittää suunnitelmasta kirjallisia huomautuksia.

Selvityksen ja siitä saatujen lausuntojen perusteella Uudenmaan tiepiiri tekee hankkeesta hanke- ja toimenpidepäätöksen, jossa päätetään hankkeen jatkosuunnittelusta. Maantien 178 Loviisa–Valko parantaminen rakentamalla kevyen liikenteen väylä, Toimenpideselvitys -hanke ei sisälly Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmaan 2008–2011.

Kun toteuttamisajankohta on varmistunut, laaditaan hankkeesta tiesuunnitelma ja asiakirjat rakentamista varten.

5 FORTSATTÅ ÅTGÄRDER

Nylands vägdistrikt begär utlåtanden om åtgärdsutredningen av:

- Lovisa stad
- Nylands miljöcentral
- Östra Nylands förbund
- Museiverket.

Under remissen kan planen framläggas offentligt i staden, varvid området invånare och markägare kan göra skriftliga anmärkningar mot planen.

På basis av utlåtandena och åtgärdsutredningen fattar Nylands vägdistrikt ett projekt- och åtgärdsbeslut och beslutar om den fortsatta planeringen. Åtgärdsutredningsprojektet ingår inte i Nylands vägdistrikts verksamhets- och ekonomiplan för åren 2008–2011.

När tidpunkten för utbyggnad har blivit klar utarbetas en vägplan och byggnadshandlingar för projektet.



ISBN 978-951-803-980-1
TIEH 1000162-07